Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 409 **Zee- en binnenvaart**

29 684 **Waddenzeebeleid**

Nr. 123 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2016

Uw Kamer heeft mij verzocht middels motie met Kamerstuk 31 409, nr. 83 van de leden Jacobi en Van Helvert te onderzoeken hoe slimmer en efficiënter gehandhaafd kan worden op het water en wat de mogelijkheden zijn van handhaving met moderne media.

Inleiding

In mijn brieven van 1 december 2014[1] en 18 mei 2015[2] heb ik u geïnformeerd over mijn aanpak voor de handhaving op snelvaren op de Waddenzee en de maatregelen die Rijkswaterstaat treft. Ik informeer u in deze brief over de stand van zaken met betrekking tot de handhaving op snelvaren en het onderzoek dat ik heb uitgevoerd naar het slimmer en eenvoudiger handhaven (met moderne media).

Juridische grondslag handhaving op snelvaren

De maximum vaarsnelheid buiten de vaargeulen, niet zijnde de vaargeulen voor de veerboten en de vaargeulen naar zee, vindt zijn grondslag in de Structuurvisie Wadden. Hieruit blijkt dat de beperking van de vaarsnelheid met name bedoeld is om verstoring van zeehonden en (broed)vogels te beperken.

Het juridisch kader voor handhaving van snelheidsovertredingen op de Wadden is de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, de Regeling snelle motorboten Rijkswateren en besluiten van Rijkswaterstaat (m.b.t. waar niet snel gevaren mag worden op de Waddenzee). De regelgeving wordt gemonitord op handhaafbaarheid en aangepast als daar aanleiding toe is.

[1] Kamerstuk 29 684, nr. 118
[2] Kamerstuk 31 409 en 33 450, nr. 80

kst-31409-123
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Ook de instelling van milieubeschermingsgebieden in de Waddenzee dragen bij aan het kader voor handhaving. Deze vormen een uitwerking van de Planologische Kernbeslissing derde nota Waddenzee en zijn ingesteld via de provinciale milieuverordeningen van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. In alle drie verordeningen is de waterscooter in de Waddenzee verboden. Daarnaast is snelvaren buiten de geulen voor veerdiensten en de ruim betonde vaargeulen naar zee, verboden.
De door de wetgever aangewezen instanties voor toezicht en handhaving zijn voor de strafrechtelijke handhaving op het water gehouden aan de richtlijnen van het Openbaar Ministerie voor het gebruik van opsporingsmiddelen en het aanleveren van bewijs van overtredingen. Er zijn op dit moment nog geen voor open water geschikte snelheidsmeetmiddelen (door het Nederlands Meetinstituut gecertificeerd) die voor handhaving kunnen worden ingezet. Een handhaver kan alleen optreden bij een overtreding in het eigen zicht en inschatting van de vaarsnelheid van de overtreder. Daarnaast moet bij een snelle motorboot de overtreder staande gehouden worden om vast te kunnen stellen wie het schip ten tijde van de overtreding bestuurde. Volgens het Binnenvaartpolitiereglement wordt de schipper van een snelle motorboot bij een snelheidsoverschrijding aangemerkt als overtreder.

Stand van zaken aanpak van overtredingen op snelvaren op de Wadden

Ik heb in 2014 verzoeken van belangenorganisaties, i.c. Wadvaarders, Toerzeilers, Watersportverbond, Kanovaarders, ANWB, BBZ (Belangenvereniging Bruine Zeilvaart) en Economische Zaken/Waddenunit ontvangen om strenger te handhaven op snelvaren. Mijn aanpak hiervoor is tweeledig.

Ten eerste voert Rijkswaterstaat vanaf mei 2015 gerichte controles uit op snelvaren op de Waddenzee op onregelmatige tijden en met snelle Rigid-Hull Inflatable Boats. Dit heeft ruwweg geleid tot zo'n 50% meer waarschuwingen en processen verbaal, waarvan ongeveer 75% recreatievaart en 25% beroepsvaart betrof. Naast controles op het water onderzoek ik of een bestuursrechtelijke aanpak middels het opleggen van een zogenaamde last onder dwangsom bij de beroepsvaarders effectief is. Ook in 2016 ga ik nog door met extra handhavingsinzet op snelvaren op de Wadden. In het najaar van 2016 zal ik u informeren over de resultaten van de extra handhavingsinzet.

Ten tweede zet ik in op voorlichting en overleg over snelvaren. Mijn ministerie onderhoudt met De Wadvaarders (dit zijn recreatievaarders, in het bijzonder platbodems), EZ/Waddenunit (natuur), politie, KNRM, terreinbeheerders (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Noord Holland, Fryske Gea en Groninger Landschap), ANWB, andere ministeries en regionale en lokale overheden vier keer per jaar contact over snelvaren in het Toeristisch Overleg Waddenzee. Ook worden gesprekken over snelvaren met ondernemers en eerdergenoemde belangenorganisaties gevoerd als daar behoefte aan is.

Ik heb ook onderzocht of het plaatsen van extra (bijzondere) betonning kan helpen om duidelijker te maken waar wel/niet snel gevaren mag worden. Dit blijkt niet het geval. De grootste druk zit op de route Harlingen-Terschelling en daar is voldoende voorzien in dergelijke betonning.

Slimme en eenvoudige handhaving op het water

Ik richt mij op het verbeteren van de effectiviteit van de handhaving en tegelijkertijd voorkomen van onnodige toezichtlast. Daarnaast onderzoek ik de mogelijkheden om mijn instrumenten te kunnen verruimen binnen de randvoorwaarden van veiligheid, privacy, kosten en bestaande afspraken.

Samenwerking

In de uitvoering van de handhavende taak op de Waddenzee werkt Rijkswaterstaat samen met de handhavende diensten op het water i.c. Nationale politie, Douane, Koninklijke Marechaussee en het Ministerie van Economische Zaken. Hiertoe is op ambtelijk teamleidersniveau vier keer per jaar een zogenoemd regionaal tactisch overleg en een handhavingsoverleg Natura 2000 Waddenzee en Noordzeekustzone. Daarmee wordt de effectiviteit van de handhaving verhoogd en onnodige toezichtlast zoals dubbelingen of tegenstrijdigheden voorkomen.

Ook op landelijk niveau werk ik samen met genoemde diensten. Er worden gezamenlijk risicoanalyses uitgevoerd en afspraken gemaakt over de te volgen handhavingslijn. Dit resulteert in gezamenlijke handhavingspeerpunten. Rijkswaterstaat legt deze handhavingsspeerpunten vast in haar Jaarplan scheepsgebonden nautische handhaving. Ik zal u dit Jaarplan voor 2017 toesturen in het najaar 2016.

Jaarlijks blikt Rijkswaterstaat terug door een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de behaalde resultaten. Tussentijds monitort Rijkswaterstaat de voortgang op geplande controleaantallen. De resultaten legt Rijkswaterstaat vast in haar Jaarverslag scheepsgebonden handhaving. Leerpunten/verbeterpunten keren waar nodig terug als actie in het volgende Jaarplan scheepsgebonden handhaving. Voor de Waddenzee zijn opgedane ervaringen ook onderwerp van gesprek in eerdergenoemde overleggen.

Onderzoeken en experimenten

Ik onderzoek de mogelijkheden om nieuwe en bestaande technieken (beter) te kunnen benutten voor het meten van snelheidsovertredingen zoals de zogenaamde Leica Vector, laser, GPS, radar en AIS. Het blijkt technisch en/of juridisch nog niet goed mogelijk om deze instrumenten effectief op open water in te kunnen zetten. Radar biedt mogelijkheden maar Openbaar Ministerie is nog niet akkoord met een voorstel van de politie om de radar in combinatie met inzet op het water als bewijs te gebruiken voor snelheidsovertredingen.

Naast het verbeteren van technische mogelijkheden experimenteer ik met een tweetal «gespecialiseerde» handhavingsteams. Deze teams bestaan uit reguliere Bevoegd Opsporingsambtenaren (BOA's) van Rijkswaterstaat die op gezette tijden naast de reguliere patrouilles specifiek worden ingezet op deze handhavende taak. De eerste ervaringen met deze teams zijn positief in de zin dat zij relatief veel controles verrichten en door hun focus op handhaving, en door een snelle opbouw van kennis en ervaring nog adequater kunnen optreden dan tijdens reguliere patrouilles.

Handhaving met moderne media

In technische zin zijn er mogelijkheden voor het toepassen van moderne media en technieken. Ook hier heb ik te maken met technische en

juridische beperkingen, eerder gemaakte afspraken, kosten of externe omstandigheden.

AIS biedt in technische zin zeker mogelijkheden maar bij de introductie van verplichte AIS in de binnenvaart is door de sector als voorwaarde voor acceptatie gesteld dat AIS niet voor handhavingsdoeleinden kan worden gebruikt. Het uitpeilen van GSM signalen stuit op beperkingen i.r.t. privacy. Aan satellietbeelden zitten hoge kosten en weersafhankelijkheid gekoppeld. Voor het gebruik van drones zijn er beperkingen zoals de Regeling burgerluchtvaart die vliegen lager dan 450 meter verbiedt.

Handhavingsbeleid en de rol van moderne media

Ik blijf het spoor volgen van verbeteren van de effectiviteit van de handhaving en tegelijkertijd voorkomen van onnodige toezichtlast. In dit kader richt ik mij op het verbeteren van de risicoanalyses, een goede en eenduidige registratie van relevante informatie, een eenvoudige en eenduidige uitwisseling van informatie tussen diensten (meer/betere informatie over onder andere de oorzaken van ongelukken en overtredingen) en commitment van samenwerkende diensten om prioriteit te geven aan de gezamenlijke speerpunten. Ook de inzet van moderne media en technieken kan bijdragen aan de effectiviteit van de handhaving en ik volg de ontwikkelingen daaromtrent op de voet.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus